Vladimír Teuschel

Hornonitrianske úzkorozchodné železnice

Ako to bolo / nebolo s niektorými úzkorozchodnými železnicami na Hornej Nitre.

Vladimír Teuschel

Hornonitrianske úzkorozchodné železnice

Lesná manipulácia veľkostatku Nevidzany

Dlžín

Obsah

Obsah 5
Slovo na úvod 7
Dlžín 9
Veľkostatok Nevidzany 9
Trať 10
Koľajnice 12
Prahy a lôžko 12
Vozne 13
Verejnosprávna pochôdzka 15
Technicko – policajná pochôdzka 16
Prevádzka 18
Ukončenie prevádzky 19
Záver 20
Zdroje 20
Poďakovanie 21
Príloha č. 1 – Žiadosť Tatra banky o vydanie koncesie na železnicu 23
Príloha č. 2 – Situačný plán úzkorozchodnej železnice 24
Príloha č. 3 – Mapa 1:75 000 lesnej železnice a lanovej dráhy. 27

Slovo na úvod

Človek je zvláštny.

Má bystrý um a tvorivé ruky. Projektuje, stavia, montuje, tvorí umelecké diela.

Ľudia sme zvláštni.

Chodíme okolo týchto diel a nevšímame si ich. Možno sa niekto na chvíľu zastaví a obzrie sa, možno si niekto prečíta informácie, možno sa niekto zamyslí. Ale opäť sa pohneme v tom našom uponáhľanom svete. Ako doba plynie, diela týchto úžasných ľudí sa nám pomaly strácajú z očí. A až keď ich niet, začneme spomínať. Tu stál ten nádherný dom, tadiaľto prechádzala železnička, tam v diaľke rástla vysoká košatá lipa. Vtedy sa začneme prehrabávať v spomienkach, hľadať v starých albumoch, bádať v archívoch. A opäť staviame, montujeme, opravujeme to, čo zničil zub času a ľudská ľahostajnosť.

Keď sa povie Čiernohronská železnica, deväť z desiatich Slovákov si spomenie na úzkorozchodnú lesnú železnicu v okolí Čierneho Balogu. Bola najdlhšou lesnou železnicou na Slovensku. Dodnes tam opäť premáva vláčik ťahaný parnou lokomotívou. Ba dokonca mnohí si spomenú, že ide aj o svetový unikát. Nikde inde na svete nepremáva železnica cez futbalový štadión popred tribúnu.

Keď sa povie lesná železnica Vychylovka, opäť si spomenieme, že ide o historickú lesnú úvraťovú železnicu. V Európe sú len dve. Dokonca ju opäť prepojili s oravskou lesnou železnicou tak, ako fungovala v tridsiatych rokoch dvadsiateho storočia.

A čo keď poviem úzkorozchodné železnice na Hornej Nitre. Nič? Bystričany. Nováky. Lelovce. Oslany. Či dokonca Dlžín. Opäť nič?

Aj na Hornej Nitre boli v minulosti úzkorozchodné železnice. A neboli to len krátke, niekoľko sto metrov dlhé trate tak, ako v kameňolomoch alebo pieskových baniach. Nemali síce sto kilometrov ako Čiernohronská lesná železnica, neboli úvraťové ako Kysucko–oravská lesná železnica. Ale boli tu, na Hornej Nitre. Premávali po nej vagóny ťahané koňmi alebo parnými lokomotívami. Zvážali drevo, ale hlavne vyťažený andezit z kameňolomov v pohorí Vtáčnik. Dodávali ten jedinečný kolorit krajine v okolí rieky Nitry, dávali obživu obyvateľstvu v dedinách. Nebola to krátkodobá záležitosť. Veď úzkorozchodná železnica v Bystričanoch premávala ešte začiatkom šesťdesiatych rokov dvadsiateho storočia.

Poďme sa pozrieť, ako to vyzeralo v čase, keď občas zapískala parná lokomotíva. Nie, koľajnice tu už nenájdete, nieto ešte vagóny alebo lokomotívu. Trate sú teraz väčšinou využívané ako poľné cesty. Poďme nazrieť do dokumentov a spomienok ľudí. Poďme spomínať, dotvárať svoju predstavu o existencii týchto železníc. Málokde sa zachovala kompletná dokumentácia od projektu až po likvidáciu. Väčšinou ide o útržky z niekdajších spisov či povolení. K tomu krátka prechádzka po bývalej trati, zopár fotografií. A moja fantázia.

Možno to tak bolo, možno nebolo.

Začítajte sa do rozprávok pre dospelých, do rozprávok pre nadšencov úzkorozchodných železníc. Hádam Vám to prinesie potešenie. A možno aj niekoho podnieti k návšteve Hornej Nitry. Verte mi. Je tu čo pozerať a obdivovať.

Veľa príjemných zážitkov.

VT

Dlžín

Dlžín? Áno, Dlžín. Aj v tejto obci bola v dvadsiatych rokoch minulého storočia lesná železnica. Priznám sa, že ma to prekvapilo.

Obec sa spomína od roku 1272 ako Dolsyn, v roku 1786 ako Dlžen, v roku 1920 ako Dlžín, maďarsky Dlzsin. Patrila Diviackovcom. V roku 1553 mala 4 porty, v roku 1715 mala 5 domácností, v roku 1778 mala mlyn, 19 domov a 169 obyvateľov, v roku 1828 mala 24 domov a 169 obyvateľov. Zaoberali sa poľnohospodárstvom, ovocinárstvom, pracovali v lesoch a odchádzali na sezónne práce na južné Slovensko. Sezónni poľnohospodárski a lesní robotníci tvorili väčšinu obyvateľstva až do roku 1945[1].

Podľa posledného sčítania obyvateľstva v roku 2021 mala obec Dlžín 165 obyvateľov[2]. Je najmenšou obcou v okrese Prievidza.

A ešte jedna zaujímavosť. Vedeli ste, že v Dlžíne bol aj hrad? No vlastne hrádok. O vzniku hrádku sa nezachovali žiadne písomné dokumenty, preto sa predpokladá, že bol postavený pravdepodobne v 12. alebo 13. storočí. Patril rodu Diviackovcov.

Hrádok bol kedysi obklopený kamennými hradbami a mal približne elipsovitý pôdorys. Pravdepodobne mal excentricky situovanú vežu. Majitelia hrádku Barlev a Jaroslav sa dostali do sporu s Matúšom Čákom Trenčianskym, a tak majiteľov hrádku vyhnal a na prelome 13. a 14. storočia hrádok spustošil.

Z hrádku sa dodnes zachovali len minimálne nadzemné zvyšky obvodových hradieb[3].

Ale poďme na železnicu.

Veľkostatok Nevidzany

Veľkostatok Nevidzany koncom roka 1923 podľa Výročnej správy lesníckeho oddelenia Okresného úradu v Prievidzi knihovne patril Adolfovi Schmidtovi a Comp. vo Veľkých Topoľčanoch. V skutočnosti patril Tatra banke z Turčianskeho Svätého Martina.

Celý schvaľovací proces a komunikáciu s úradmi zabezpečovala Tatra banka filiálka vo Veľkých Topoľčanoch.

V roku 1920 bol prijatý zákon č. 126/1920 Sb. o zriadení župných a okresných úradov v republike Československej. V zmysle tohto zákona vzniklo 01.01.1923 na Slovensku šesť žúp. Tieto župy boli oproti Uhorským župám väčšie. Nitrianska župa mala poradové číslo XVI. v rámci celej ČSR. Do Nitrianskej župy pribudli okresy z Tekovskej župy, a z Trenčianskej župy, ktorá bola zrušená. 30. septembra 1923 sa uskutočnili voľby do župných orgánov na Slovensku. Županom v Nitrianskej župe sa stal Dr. Janko Jesenský. Nakoľko sa župy zmenili, bolo potrebné zistiť rozsah lesov a pasienkov. Dňa 9. novembra 1923 sa Dr. Jesenský listom obrátil na lesnícke oddelenia okresných úradov, aby mu do 5. decembra poslali správu ohľadne lesov. Táto výzva obsahovala 21 bodov o čom mala byť župa informovaná. Podľa výročnej správy lesníckeho oddelenia Okresného úradu v Prievidzi zo dňa 03.12.1923, veľkostatok Nevidzany vlastnil les s rozlohou 1449 katastrálnych jutár 563 štvorcových siah. [1 katastrálne jutro (alebo katastrálny hold) bolo 1600 štvorcových siah (□°) čo je dnes 5753,6 m^2; jedna štvorcová siaha bola 3,5966 m^2. Teda veľkostatok vlastnil les o rozlohe 833,9 ha.] Les sa nachádzal nad obcami Nevidzany, Seč a Dlžín. Ročne sa z tohto lesa vyťažilo plošne 35,00 katastrálnych jutár čo predstavovalo 6000 m^3 dreva. V roku 1923 bolo zalesnené dvojročnými sadenicami borovice 1,6 katastrálnych jutár lesa. Výročná správa uvádza, že lesné požiare ani nebezpečný hmyz sa v tom roku nevyskytol[4].

Podľa schváleného plánu pre les nad obcou Dlžín bol povolený výrub stromov v rokoch 1921 až 1923. Transport vyťaženého palivového dreva bolo treba zabezpečiť do 6 km vzdialeného Rudna, odkiaľ sa lanovkou dopravovalo drevo na stanicu do Novák. Dĺžka lanovej dráhy bola 13 km a bola na parný pohon. Aby bola doprava dreva v Dlžíne efektívna, ako najvýhodnejšia alternatíva sa ukázala lesná železnica.

Ako je na Slovensku zvykom, najprv niečo postavíme a až potom hľadáme možnosti ako stavbu zlegalizovať.

---

[1] Vlastivedný slovník obcí na Slovensku, 1. Časť
[2] Štatistický úrad Slovenskej republiky
[3] www.hrady-zamky.sk
[4] ŠA TN, Bojnice, inv. č. 308/1923

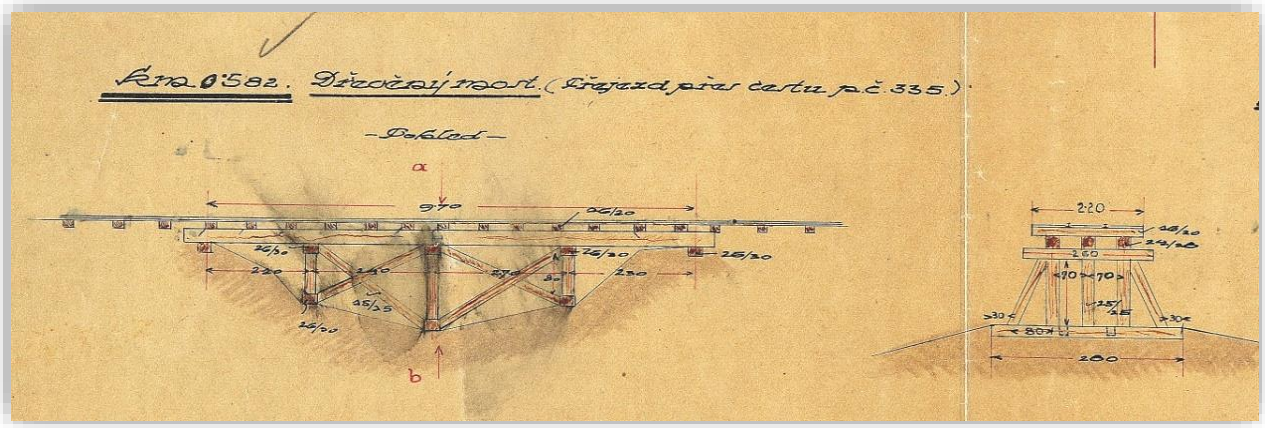
V súpise majetku Spojenej stavebnej účastinárskej spoločnosti v Bratislave vypracovanom k 31.12.1920 sa spomína, že v blízkosti čavojského a temešského lesa je železnica vo výstavbe vo vzdialenosti 2-6 km[5]. Pravdepodobne ide o lesnú železnicu v Dlžíne. Túto stavala Lesná manipulácia veľkostatku Nevidzany, kde mala dispozičné právo Tatra banka filiálka Veľké Topoľčany. Aby získali prevádzkové povolenie bola treba vypracovať potrebnú dokumentáciu. Preto oslovili Technickú kanceláriu inžiniera Miroslava Hampla z Nitry, aby železnicu zameral a vypracoval plány. Tie boli vypracované 10. júna 1923.

Trať

Poznáte cestu z Bojníc do Nitrianskeho Rudna? V podstate sa od tých čias takmer nezmenila. Keď prichádzate k obci Dlžín od Šútoviec, pred vjazdom do obce je prvá prudká zákruta takmer 360°. Za zákrutou je autobusová zastávka a odbočka do obce, potom sa pokračuje druhou ľavotočivou zákrutou. Cesta vedie popri obci a na konci je križovatka cesty 1774 s napájaním obecnej cesty. Zhruba po 100 m nasleduje „esíčko“, kde prechádza cesta premostením ponad Dlžínsky potok.

Tu, 10 m vyššie nad týmto premostením, vtedy kamenným priepustom, začínala trať lesnej železnice. Trať pokračovala severným smerom k cintorínu. Pri cintoríne križovala cestu. Túto cestu so súhlasom obce preložili. Cesta viedla popred cintorín a v kilometri 0,413 prechádzala cez železnicu. Za cintorínom sa trať stáčala mierne doprava a pokračovala až za obec. V kilometri 0,582 prechádzala mostom ponad pôvodnú cestu, ktorá bola preložená.

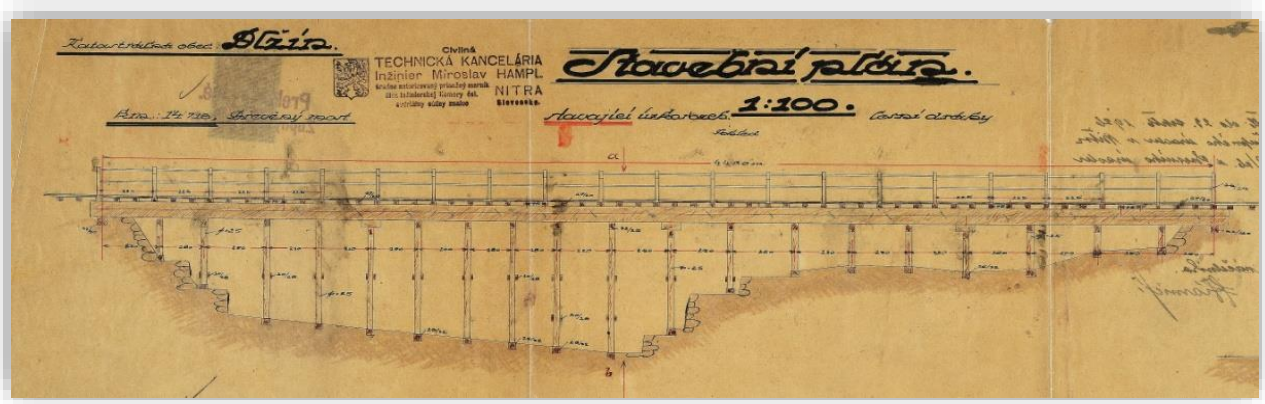
Drevený most mal 4 otvory rozmerov od 2,20 m do 2,70 m. Celková dĺžka mostu bola 9,70 m.



Projekt skutočného vyhotovenia mosta v kilometri 0,582. MV SR, SNA, f. KÚ – Adm, a. š. 938

Na tomto úseku viedla trať východným smerom. V kilometri 0,961 bol vybudovaný drevený priepust rozmerov 0,50 x 0,60 m. Mal odvádzať povrchovú vodu z územia zhruba 8 až 10 árov.

V kilometri 1,000 sa trať ostrým oblúkom obracala na sever. Čiastočne vstupovala na obecnú cestu. Zhruba po 200 m opúšťala cestu a prechádzala dreveným mostom ponad hlbokú priekopu. Hovoríme o kilometri 1,4718. Ide o najdlhší most na trati. Most mal 20 otvorov. Celková dĺžka bola 44,80 m. Tento most mal ako jediný naprojektované zábradlie.

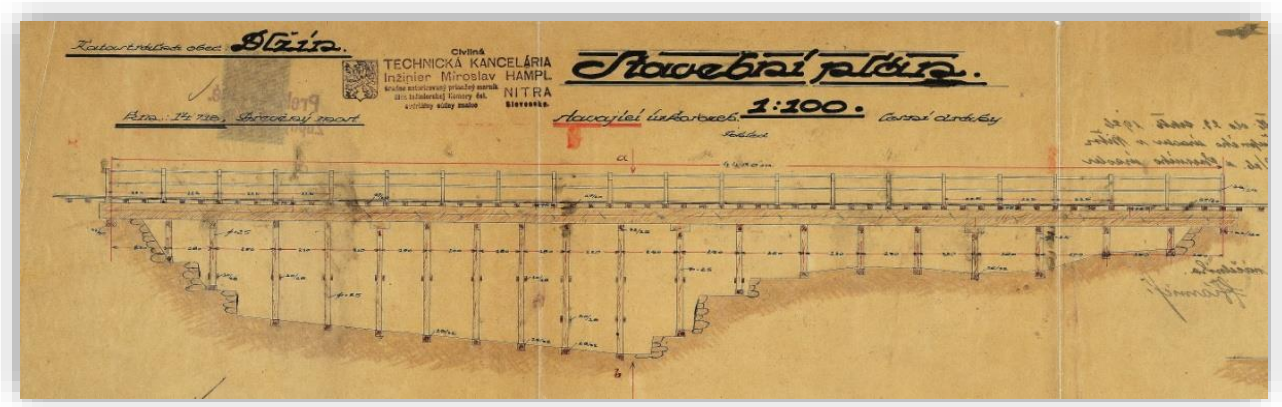


Projekt skutočného vyhotovenia mosta v kilometri 1,4718. MV SR, SNA, f. KÚ – Adm, a. š. 938

[5] Archív NBS, Slovenská banka BA II, Inventárne číslo SO-000-010-162, strana 13

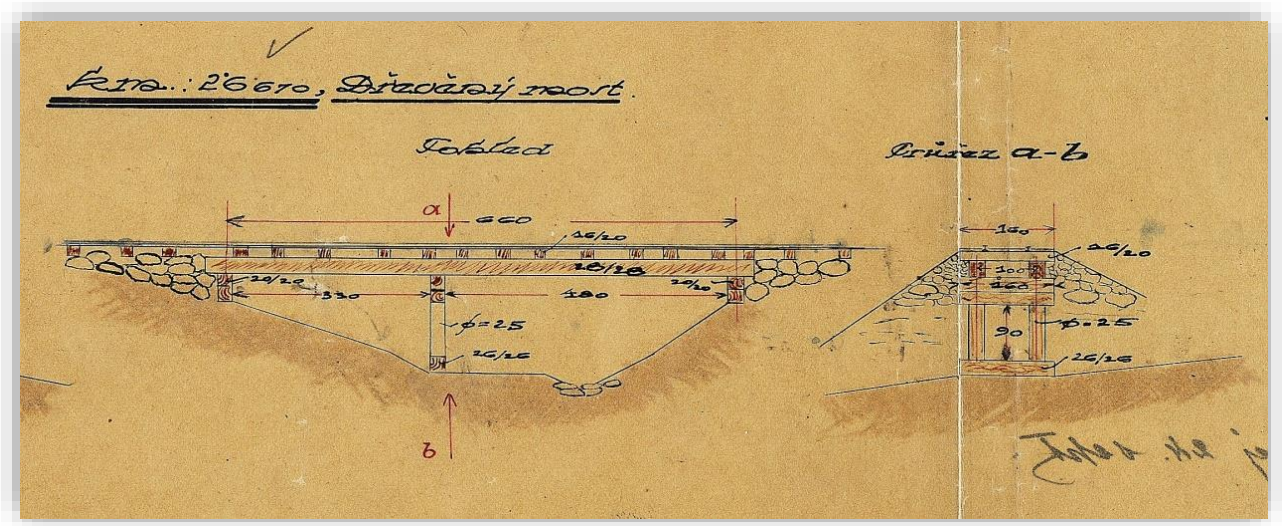
Za mostom sa trať stáčala na severozápad opäť k spomínanej ceste. Po tejto ceste viedla trať až po výhybku v kilometri 2,200. Slepá koľaj bola dlhá 50 m. Za výhybkou sa železnica obracala smerom na sever a vstupovala do lesa, ktorý bol majetkom veľkostatku Nevidzany.

V kilometri 2,415 prekračovala už tretím dreveným mostom potok. Most mal jeden otvor dĺžky 6,80 m.



Projekt skutočného vyhotovenia mosta v kilometri 2,415. MV SR, SNA, f. KÚ – Adm, a. š. 938

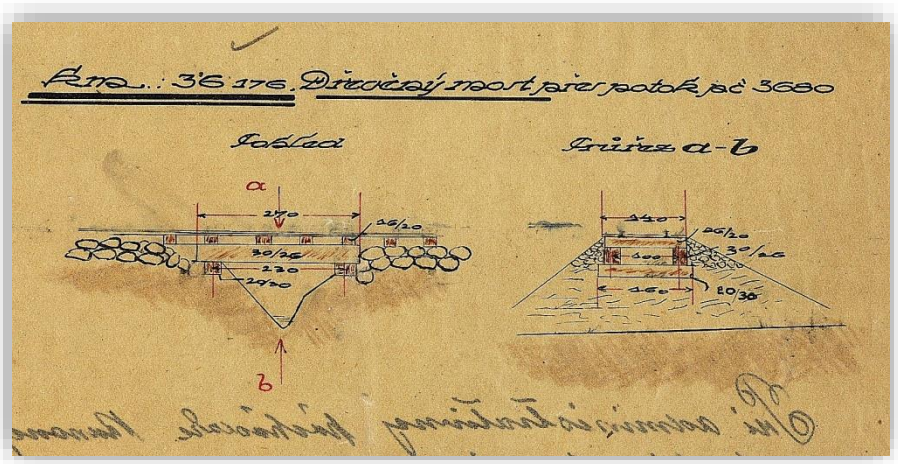
Ďalší drevený most bol vybudovaný v kilometri 2,667. Trať ním prekračovala ponad priekopu. Most mal dva otvory 3,30 m a 4,80 m. Celková dĺžka mostu bola 8,10 m.



Projekt skutočného vyhotovenia mosta v kilometri 2,667. R, SNA, f. KÚ – Adm, a. š. 938

V kilometri 2,900 sa trať obracala na severovýchod a v kilometri 3,617 prekračovala malý potôčik.

Toto bol posledný drevený most na trati. Most mal jeden otvor 2,30 m. Celková dĺžka mostu bola 2,70 m.



Projekt skutočného vyhotovenia mosta v kilometri 3,617. MV SR, SNA, f. KÚ – Adm, a. š. 938

Železnica končila v kilometri 3,713. V týchto miestach boli postavené jednoduché drevené domčeky pre potreby robotníkov v prípade nepriaznivého počasia.

V kilometri 3,200 bola vybudovaná odbočka smerom na východ a bola dlhá 500m. Celková dĺžka trate spolu s odbočkou bola 4 213 m.

Rozchod koľajníc bol 760 mm. V čase zamerania mala odbočka rozchod len 600 mm. V technickej správe sa uvádza, že aj táto odbočka bude prebudovaná na 760 mm rozchod. Pohon bol animálny.

Sklon trate vzhľadom na krátku vzdialenosť a veľké prevýšenie miestami presahoval dovolené hodnoty. Výškový rozdiel pri vzdialenosti 3 713 m bol 257,89 m. Od kilometra 0,0 do kilometra 2,8 sa sklon pohyboval do 100‰. V úseku 2,8 až 3,7 km prekračoval hodnotu 100‰ v niektorých miestach dosahoval až 130‰.

Pozdĺžny profil trate. MV SR, SNA, f. KÚ – Adm, a. š. 938

Koľajnice

Na výstavbu boli použité oceľové koľajnice rozmerov:

výška	65 mm
šírka nohy	48 mm
šírka hlavy	25 mm
hrúbka rebra	5,5 mm
hmotnosť 1 bm	7,0 kg
dĺžka	7,0 m
tvar	Vignoles (Vignol, Vignolový – širokopätný)
moment odporu	65 cm^3

Oceľové koľajnice boli medzi sebou spojené svorníkmi. Koľajnice boli na prahoch pripevnené dostatočným počtom klincov.

V úseku 2,963 až 3,128 km boli použité drevené koľajnice, aby sa pri najväčšom sklone trate zvýšilo trenie kolies o koľajnice. Pre ochranu drevených koľajníc opotrebením boli opláštené oceľovým plechom.

Prahy a lôžko

Prahy (pražce, podvaly) boli drevené.

dĺžka	1,4 m
hrúbka	16 cm
šírka	20 cm

Vzdialenosť medzi prahmi bola 0,75 m, maximálne 1,0 m.

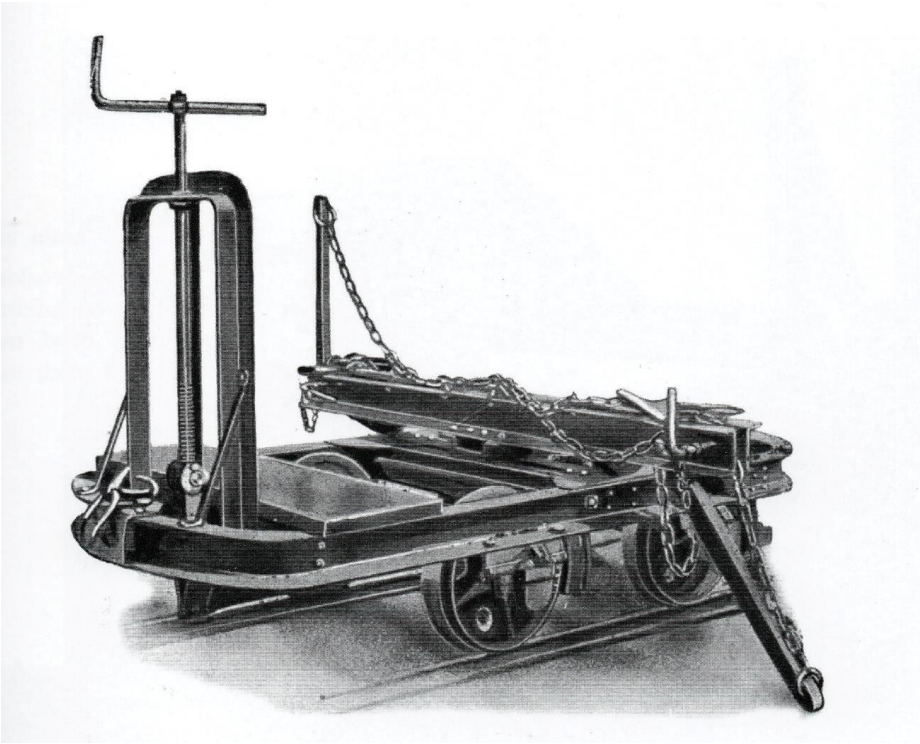
Lôžko bolo štrkové, priemerná hrúbka bola 25 cm.

Vozne

Valník (vozový spodok) mal oceľový rám so zaoblenými rohmi. Kolesá boli plnostenné, kované, na oskách uchytené pevne pomocou klinov. Priemer kolies bol 440 mm, šírka 100 mm. Ložiská a panva boli z kompozitu. Užitočná šírka vozov bola 2 m.

Vzhľadom na značný sklon trate boli brzdy na každom vozni a boli špalíkového typu.

Špalíky boli z mäkkej ocele a mali účinnú šírku 65 mm. Na každom voze bola lávka pre brzdára. Na dopravu dreva bolo povolené spúšťať maximálne dva spojené vozne. Každá súprava mala byť vybavená štyrmi brzdami. Súprava mohla prevážať 3 kusy 8 m dlhej guľatiny, každá o priemeru 1 meter. Celková váha naloženého dvojvozu mala byť 30 q[6]. (Tento údaj je pravdepodobne nesprávny. V katalógu spoločnosti FERROVIA sa uvádza nosnosť jedného vozu 15 000 kg. Ak budeme predpokladať maximálne vyťaženie dvoch vozov naložených 3 ks kmeňov o priemere 1,0 m a dĺžke 8,0 m, celková hmotnosť nákladu by bola zhruba 14 000 kg, ak by išlo o smrek obyčajný, až po 18 000 kg, ak by prepravovali buk lesný. Správne má byť 300 q alebo 30 t.)



Typ vozňa, aký sa používal na železnici Dlžín
FERROVIA, závody pro potřeby železniční a polní dráhy; vydání 1912
Reprint vydavateľstvo Corona , ISBN 978-80-86116-67-9

Lesná manipulácia mala pri technicko-policajnej pochôdzke k dispozícii 12 dvojosových vozov.

V deň vypracovania projektov, teda 10.06.1923 podala Lesná manipulácia veľkostatku Nevidzany žiadosť o dodatočné povolenie prevádzky úzkorozchodnej lesnej železnice s konským pohonom. Žiadosť potvrdila svojou pečiatkou a podpisom Tatra banka, filiálka vo Veľkých Topoľčanoch a bola odoslaná na Župný úrad v Nitre. Príjem bol potvrdený pečiatkou Župného úradu cez kolok v hodnote 8 Kč. Žiadosť podporili odôvodnením, že z dôvodu daždivého počasia a špatných ciest nebolo možné dopravovať drevo povozmi. K žiadosti doložili 5 príloh.

1. Technická sprievodná správa.
2. Pozdĺžny profil.
3. Priečne profily.
4. Umelé stavby.
5. Situačný plán.

Zo zachovaných dokumentov nie je možné zistiť, ako postupoval Župný úrad v Nitre.

[6] SNA BA, inv. č. 636/1931, Zápisnica o technicko-policajnej pochôdzke lesnej dráhy ...

Až 6. augus1926 Tatra banka filiálka vo Veľkých Topoľčanoch opäť požiadala Župný úrad v Nitre v mene Lesnej manipulácie veľkostatku Nevidzany o koncesiu na prevádzku úzkokoľajnej železnice v katastri obce Dlžín. Zároveň požiadala

o čím skoršie vytýčenie úradnej pochôdzky z nasledujúcich dôvodov:

a/ Železnica bola postavená ešte v roku 1923 a má slúžiť jedine a výhradne k doprave vymanipulovaného palivového deva z revíru Dlžín do depôt, čím poskytuje zamestnanie a výživu mnohým tamojším robotníkom, pri podniku zamestnaných.

b/ Osobná doprava vôbec neprichodí do povahy.

c/ Dohľad, ako aj potrebné financovanie podniku, opravu železnice, prevádza Lesná manipulácia sama, pod dozorom Tatra banky filiálky vo V. Topolčanoch.

Ďalej uvádzajú, že prikladajú potrebné doklady ako je vyššie uvedené, doplnené o špeciálnu mapu pre Ministerstvo národnej obrany v mierke 1 : 75000. Postavenie železnice na pozemkoch jednotlivcov bolo povolené a podnik za nájmy majiteľom platí. Zároveň Tatra banka uvádza, že poskytla podniku pôžičku, a teda až do splatenia pôžičky je podnik jej majetkom.

Župný úrad potvrdil prijatie žiadosti dňa 11. augusta 1926. 13. augusta 1926 sa žiadosť dostala na Technické oddelenie a 6. septembra na Hospodársko-priemyselné oddelenie.

V ten istý deň, teda 6.9.1926 vydal Župný úrad v Nitre vyhlášku číslo 29500/1926.

Predmet:

Úzkokoľajná lesná dráha „Lesnej manipulácie veľkostatku Nevidzany – Tatra banka filiálka v Topolčanoch – Administratívna pochôdzka a technicko-policajná skúška.

Verejnosprávnu pochôdzku zvolal Župný úrad na 24. septembra 1926. Schôdzka členov komisie bola zvolaná na 24.09.1926 o 7:30 pred Okresným úradom v Prievidzi. Odtiaľ sa mala komisia prepraviť povozmi do Dlžína. Schôdzka miestnych „*interesantov*“ sa mala uskutočniť u starostu Dlžína o 10:00 hodine toho istého dňa.

Vyhláška umožnila ak bude

priebeh a výsledok komisionálneho jednania nezávadný a bude-li posudok komisie jednomyseľný, zmocňuje sa vedúci komisie udeliť v zmysle uvedeného už výnosu bývalého ministerstva obchodu číslo 5298/III ai 1916 zatýmné, ústne dodatočné povolenie ku stavbe výhradou schválenia ministerstva železníc a s podmienkou, že sa stavánik zaviaže podrobiť sa bezvýhradne aj tým podmienka, ktoré ustanoví dodatočne ministerstvo železníc.

Bude-li spomenuté stavebné povolenie udelené, bude podľa dohody účastníkov komisie prevedená ten istý deň alebo deň nasledujúci policajná zkúška vystavanej dráhy a bude-li táto prehliadka nezávadná je vedúci komisie zmocnený udeliť v zmysle už uvádzaného výnosu býv. uh. min. obchodu čís. 5298/III z 1916 ústne povolenie k provozu s výhradou schválenia ministerstva železníc.

Plány dráhy boli súčasne odoslané na okresný úrad v Prievidzi a obecnej rade v Dlžíne. Tieto plány mali byť po dobu 15 dní vyvesené k nahliadnutiu a toto vyvesenie bolo potrebné verejne vyhlásiť. Potvrdenie o vyvesení odovzdajú vedúcemu komisie v deň konania prehliadky. Námietky proti stavbe môžu byť na spomenutých úradoch predložené písomne najneskôr 23.09.1926 alebo v deň konania prehliadky ústne priamo predsedovi komisie. Na neskoršie námietky nebude braný zreteľ.

Na verejnosprávnu pochôdzku boli pozvaní zástupcovia nasledujúcich úradov:

1. Ministerstvo národnej obrany v Prahe,
2. Banský kapitanát v Banskej Bystrici
3. Dr. Vojtech Otvöz, hlavný župný notár ako vedúci komisie
4. župný technický odbor tunajšieho úradu
5. zemedelsko-technický odbor tunajšieho úradu
6. Okresný úrad v Prievidzi
7. notariát v Rudne, okres Prievidza
8. obecná rada obce Dlžín, okres Prievidza
9. Lesná manipulácia veľkostatku Nevidzany v Nevidzanoch, okres Prievidza
10. Tatra banka filiálka v Topoľčanoch
11. všetky zainteresované stránky, ktoré sa tu zvlášť napozývajú a ktoré sa uverejnením vyhlášky o jednaní upovedomujú.

Stavebník bol vyzvaný, aby pri jednaní predložil písomné dohody o povolení použiť cudzie pozemky ku stavbe dráhy a jej prevádzke.

Verejnosprávna pochôdzka

Dňa 24. septembra 1926 sa konala verejnosprávna pochôdzka. Zúčastnili sa jej všetky pozvané osoby. Za Lesnú manipuláciu Nevidzany sa zúčastnil Vavrinec Malíček, správca a za Tatra banku Ján Ševčík.

Predseda komisie, Dr. Vojtech Otvös konštatoval, že boli predložené všetky plány, potvrdenia o vyvesení vyhlášky a plánov v Prievidzi a Dlžíne. Zároveň konštatoval, že neboli predložené žiadne písomné ani ústne námietky. Následne komisia prešla celú trať.

V zápisnici je podrobne popísané vedenie trate s číslami pozemkov cez ktoré prechádza, používanie pozemkov, konštrukcia dráhy, umelé stavby, prejazdy a súbežné cesty, výhybky. Tieto technické parametre trate súhlasia s technickou správou. Jediný rozdiel bol pri výhybke v kilometri 2,200. Zápisnica uvádza užitočnú dĺžku výhybky 30 m.

Na žiadosť zástupcu zemedelsko-technického odboru župného úradu v Nitre Ing. Eduarda Hoschna musia byť vybudované ďalšie priepustky, a to v kilometroch 0,700 – 0,850 – 1,000 – 1,060 – 1,600 – 1,700 – 1,880 o svetlosti 0,40 m a ďalej v kilometri 1,950 o svetlosti 0,60 m, v kilometri 2,120 o svetlosti 0,30 m a v kilometri 2,360 o svetlosti 0,50 m a na odbočke v kilometri 0,50 o svetlosti 0,30 m.

Na začiatku trate v kilometri 0,000 treba vybudovať zarážadlo, proti vysunutiu vagónov. Ostatní účastníci pojednávania nemali námietky, preto komisia prikročila k prejednávaniu povoľovacích podmienok.

Povoľovacie podmienky mali tri kapitoly.

I. Obecné podmienky – obsahovali 22 podmienok pre prevádzku dráhy.

II. Stavebné podmienky, ktoré obsahovali 43 podmienok pre prevádzku dráhy.

III. Prevádzkové podmienky, ktoré obsahovali 23 podmienok.

Pre zaujímavosť uvádzam niektoré body tak ako boli uverejnené v zápisnici.

I. Obecné podmienky

1./ Povolenie ku stavbe a provozu úzkokolajnej dráhy s animálnym pohonom udeluje sa na dobu päťdesiat rokov, počínajúc odo dňa dneskajšieho t.j. od 24. zári 1926 do 24. zári 1976.

9./ Bolo-li by nutné, aby dráha vo verejnom záujme bola zmenená, preložená, lebo odstránená čiastočne lebo úplne, je jej majiteľ povinný dráhu zmeniť, preložiť, úplne lebo čiastočne zrušiť do šiestich mesiacov po doručení príslušného výnosu ministerstva železníc. Výlohy za takto nariadené zmeny hradí majiteľ dráhy, keď by uvedeným výnosom nebolo ináč stanovené.

16./ Keďby majiteľ pomýšlal dráhu zrušiť je povinný to oznámiť najmenej 6 mesiacov pred zahájením odstraňovacích prác ministerstvu železníc.

18./ Ku stavbe dráhy smú byť použité len výrobky domáceho priemyslu lebo ťažby. Tiež všetké zariaďovacie potreby, povozy lokomotívy motorové vozy, provozný výstroj, mosí byť domáceho povodu. Cudzozemské výrobky lebo hmoty možno pri stavbe a provozu použiť len se zvolením ministerstva železníc. Užité kolajnice musia mať vyvalcovanú značku domácej válcovny, bez značky tejto budú považované za kolajnice cudzieho pôvodu.

19./ Pôvod použitých hmot a výrobkov nútno preukázať pri technickopolicajnej pochôdzke. Nepovolené použitie hmot a výrobkov cudzozemského pôvodu môže byť trestané pokutou až do 20 % nákupnej ceny, splatnej do mesiaca po rozhodnutí ministerstva železníc.

II. Stavebné podmienky

7./ Najväčší sklon bez specialnych bezpečnostných opatrení nesmí byť väčší než 100 ‰.

Na takých sekciách trati, ktoré majú väčšiu ako 100 ‰ sklonitosť, upotrebiť treba specialnych bezpečnostných zariadení, umožňujúcich pri jakýchkoľvek nepriaznivých okolnostiach úplne spoľahlivé brzdenie, poťažne zastavenie vozov. Menovite na odsekoch dráhy takého strmého spádu treba medzi kolajnicami ku priečnym prahom pripevniť drevené hrady, položené smerom podĺž dráhy, ku ktorým podĺžnym hradám možno pritlačiť priečnu brzdiacu kládu, prispôsobenú na vozidla[7].

[7] Tento spôsob brzdenia vozňov sa mi nepodarilo technicky doložiť.

40./ Všetky nadpisy na dráhe a v jej susedství prevedú sa na prvom mieste vo štátnej reči a na druhom mieste v reči národnej menšiny.

43./ Poneváč vypočítané namáhanie projektovaných hlavných nosníkov mostov v km. 2,415 a km 2,667 prekračuje mez dovoleného namáhania, musia byť rozmery hl. nosníkov zväčšené, tak aby dovolená mez namáhania prekročená nebola.

III. Provozovacie podmienky

2./ Pri provozu môžu byť zamestnané len osoby telesne a duševne zdatné, spoľahlivé a bezúhonné. Nesmia byť zamestnaní nahluchlí, krátkozrakí, barvoslepí, alkoholici, ďalej ani, ktorí by ohrožovali telesnou lebo duševnou vadou lebo návyky bezpečnosť dopravy.

7./ Dráhu nútno udržovať volnú vždy podľa predpísaného prejazdného profilu a v dobrom stavu, aby bol zaistený bezpečný a nerušený provoz.

Spodná stavba, železničný pozemok a jeho súsedstvo, pozemné stavby a celé zariadenie vedlajšie je treba dvakrát do roka podrobne prehliadnuť. Stavbu kolajovú nútno podrobne prezkúmať najmenej dvakrát mesačne.

8./ Každé vozidlo, najmä jeho brzdové zariadenie prehliadne najmenej raz denne odborný zamestnanec. Vozidla poškodené, zejmena s vadnou brzdou nesmú byť používané. Vznikne-li, lebo je-li zistená vada brzd na trati, smí se jazda dokončiť len s najväčšou opatrnosťou, nehroži-li pri tom nebezpečie.

15./ Vozy lebo vlaky pri samosvoznej jazde smú za sebou nasledovať v odstupu najmenej 400 m a v časovom intervalu najmenej 5 min. To isté platí pre vozbu poťahovú alebo ručnú. Jestli viac vlakov chodí od rázu, sostavať treba primeraný cestovný železničný poriadok a križovanie vlakov treba vyčkať vo výhybkách predpísaných v železničnom cestovnom poriadku. Odchýliť sa od toho prípustné je len po spoľahlivom vzájomnom dohodnutí sa /: po telefóne alebo písomne/.

19./ Najväčšia dovolená rýchlosť vlaku, za priaznivých okolností a dobrom stavu dráhy a obozu, jest 6 km. za 1 hodinu.

Zväčšiť dovolenú rýchlosť lebo zmierniť ju v jej omedzení je dovolené len so svolením ministerstva železníc.

Po prerokovaní povoľovacích podmienok zástupcovia stavebníka vyhlásili, že berú na vedomie obsah zápisnice z verejnosprávnej prehliadky a že sa zaväzujú všetkým ustanoveniam komisie ako aj všetkým podmienkam, ktoré by určilo ministerstvo železníc vyhovieť.

Na záver bolo vydané uznesenie komisie. V uznesení komisia navrhuje, aby bolo upustené od stíhania stavebníka napriek tomu, že postavil železnicu bez povolenia.

Komisia zisťuje, že výsledok verejno-správnej pochôdzky bol nezávadný, lebo proti projektu nebolo žiadnych námietok a stavebník sa zaručil, že vyhoví všetkým podmienkam stanoveným komisiou jako aj požiadavkám úradov a stránok, jako že aj vyhoví všetkým podmienkam, ktoré ministerstvo železníc eventuálne dodatočne ustáli a navrhuje preto udelenie dodatočného stavebného povolenia.“

Na základe tohto návrhu udelil vedúci komisie ústne dodatočné stavebné povolenie.

Zápisnica bola po prečítaní a schválení podpísaná.

Technicko – policajná pochôdzka

Na druhý deň, teda 25. septembra 1926 sa konala technicko-policajná prehliadka.

Celkovo bolo pozvaných 6 zástupcov jednotlivých úradov. Predsedom komisie bol opäť Dr. Vojtech Otvös, hlavný župný notár. Za Lesnú manipuláciu sa zúčastnil Vavrinec Malíček.

Komisia konštatovala, že všetky podklady pre stavbu železnice boli predložené pri verejnosprávnej pochôdzke. Nakoľko sú vypracované podľa skutočného vyhotovenia stavby, sú to súčasne plány prevádzkové.

Stavebné povolenie bolo udelené ústne pri verejnosprávnej prehliadke. Toto povolenie zatiaľ nebolo ministerstvom železníc potvrdené.

Účastníci komisie dráhu prehliadli a vykonali skúšobnú jazdu na dvoch vagonetkách spojených trámami. Najvyššia dosiahnutá rýchlosť bola 6 km za jednu hodinu.

Komisia pri technicko-policajnej prehliadke našla niekoľko nedostatkov, ktoré v zápisnici zdôraznila. Ako posledný bol bod 9. Nutné opatrenia a zariadenia.

Na záver vydala

Uznesenie komisie.

Komisia podľa vyšetreného stavu zisťuje, že bezpečný, pravidelný a nerušený provoz možno očakávať len v tej časti dráhy, v ktorej stúpanie 100 ‰ neprevyšuje a budú-li zachované ustanovenia tohoto protokolu a bude-li dbané všetkých pokynov ministerstva železníc. Časť dráhy na ktorej stúpanie 100 ‰ prevyšuje musí byť opatrená bezpečnostným opatrením brzdiacim a kým toto nie je prevedené, nemôže byť táto časť zahrnutá do časti dráhy, na ktorú možno udeliť provozné povolenie.

Podľa hore uvedeného zistenia a na podklade zmocnenie vo smysle výnosu býv. uhor. Ministerstva obchodu – obežník zo dňa 17. febr. 1916 čís. 5298/III z roku 1916 a na podklade žiadosti stavebníka udeľuje riadiaci komisie ústne povolenie k provozu na pojednávanej lesnej dráhe s animálnym pohonom, a to od km 0,000 až po km 2,800 menom ministerstva železníc, vyhradiac si potvrdenie tohoto povolenia ministerstvom železníc a s podmienkou, že:

1) ústne udelené stavebné povolenie pri verejnosprávnej pochôdzke dňa 24. sept. 1926 bude ministerstvom železníc potvrdené a

2) bude dbané všetkých pripomienok a ustanovení tejto zápisnice, ako i všetkých podmienok, ustálených ministerstvom železníc pri potvrdení tohoto užívacieho povolenia.

Časť dráhy od km 2,800 až do konca, km 3713 inkluzíve odbočky v km 3,200 sa z provozu vylučuje, kým nebudú na tejto časti dráhy prevedené bezpečnostné opatrenia.

Po prevedení týchto opatrení je stavebník povinný požiadať novú prehliadku dráhy a provoz na časti dráhy, ktorá bola z dnešného povolenia vylúčená, môže zahájiť až vtedy, až prevedené bezpečnostné opatrenia budú uznané za dostatočné, aby provoz bol bezpečný.

Zápisnica bola po prečítaní a schválení podpísaná.

Nasledujú podpisy členov komisie.

Župný úrad výsledky verejnosprávnej pochôdzky a technicko-policajnej pochôdzky zaregistroval dňa 29.09.1926.

11.10.1926 Župný úrad v Nitre na žiadosť Lesnej manipulácie veľkostatku v Nevidzanoch im odoslal opisy zápisníc z oboch prehliadok. V liste stavebníka informoval, že celý spis bol postúpený Ministerstvu železníc za účelom preskúmania a potvrdenia udeleného stavebného a prevádzkového povolenia. Zároveň stavebníka informoval, že zákonné poplatky za výkony im budú predpísané až po vyjadrení ministerstva. V ten istý deň odoslal opisy zápisníc aj na Okresný úrad v Prievidzi, Okresný úrad – technické oddelenie v Nitre a notariát v Rudne.

Ministerstvo železníc viedlo spis pod číslom 48166-IV/1 si 1926.

Ministerstvo železníc odpovedalo Župnému úradu v Nitre dňa 07.01.1927. V liste upozornilo, že Župný úrad mal s povoľovacími podmienkami počkať až do ich schválenia ministerstvom. Ďalej ministerstvo predpokladalo, že stavebníkovi boli predpísané dávky za úradný výkon v zmysle vládneho nariadenia číslo 185/1926 Sb.z. Ak nie, treba ich urýchlene vystaviť.

K prevádzkovému povoleniu sa vyjadrilo, že jeho schválenie prináleží do kompetencie župného úradu. Preto nie je potrebné, aby ministerstvo vydalo akékoľvek opatrenie k tomuto povoleniu.

Župný úrad v Nitre potvrdil prijatie listu dňa 10.01.1927.

Ministerstvo železníc listom adresovaným Tatra banke, filiálke v Topoľčanoch dňa 07.01.1927 vydalo potvrdenie stavebného povolenia pre lesnú dráhu v Dlžíne. Potvrdilo platnosť prevádzky do 24.09.1976 s výhradou, že boli skutočne získané všetky potrebné pozemky na výstavbu a prevádzku trate do vlastníctva, respektíve boli získané užívacie práva na dobu prevádzky trate. Okrem toho boli povinní dodržať všetky podmienky určené v protokole zo dňa 24.09.1926.

Zároveň ministerstvo žiadalo predložiť vlastnoručne podpísané prehlásenie navrhovaného zodpovedného správcu prevádzky, že prijíma zodpovednosť za riadnu prevádzku železnice. Potom bude potvrdený v tejto funkcii. Taktiež žiadalo predložiť dvojmo návrh prevádzkového predpisu.

Záverom listu oznámili, že za potvrdenie stavebného povolenia boli predpísané Lesnej manipulácii veľkostatku Nevidzany dávky v zmysle platných predpisov. Ostatné poplatky mal vystaviť Župný úrad v Nitre.

Župný úrad v Nitre po oznámení Ministerstva železníc vydal dňa 26.01.1927 výnos pod číslom 989/1927 s predmetom

Lesní dráha animálního pohonu velkostatku Nevidzany v obci Dlžín. Potvrzení stavebního povolení. – Dávka za úradný výkon.

Vo výnose úrad konštatoval, že ministerstvo definitívne potvrdilo udelené ústne stavebné povolenie dráhy vrátane odbočky. Na základe toho župný úrad potvrdzuje ústne povolenie k prevádzke dráhy a to v kilometri 0,0 až 2,8. Podmienkou ku prevádzke je bezvýhradné splnenie všetkých podmienok uvedených v zápisnici z technicko-policajnej previerky dňa 25.09.1926.

V zmysle zákonov a vládnych nariadení župný úrad predpísal Lesnej manipulácii veľkostatku v Nevidzanoch dodatočné dávky za úradné výkony v celkove výške 2230,- Kč.

Opis výnosu bol odoslaný aj na Ministerstvo železníc, čo potvrdila prijatím dňa 31.01.1927.

Tatra banka filiálka v Topoľčanoch dávku uhradila 17.02.1927.

Tatra banka dňa 18.02.1927 odoslala Ministerstvu železníc list, v ktorom potvrdila prijatie definitívneho stavebného povolenia. V liste poslali dva exempláre požadovanej mapy 1 : 75.000, na ktorej bola vyznačená lesná dráha i lanovka Nitrianske Rudno – Nováky. V hlavičke sú popísaní majitelia dráhy a lanovky. V tej dobe lanovku vlastnila Spojená stavebná účastinná spoločnosť v Bratislave. V legende je uvádzaný najväčší sklon dráhy 130‰, najväčší sklon lanovky 13% a najmenší oblúk dráhy 40 m. Tatra banka požiadala ministerstvo, aby jeden exemplár mapy doručil na Ministerstvo národnej obrany.

Ďalej v liste pripojil vlastnoručne podpísané prehlásenie navrhovaného zodpovedného správcu prevádzky železnice. Toto prehlásenie podpísal Vavrinec Malíček dňa 15.02.1927. Zároveň Tatra banka žiadala, aby bol do tejto funkcie riadne menovaný.

Tak isto boli dvojmo priložené prevádzkové predpisy a informácia o zaplatení predpísaných dávok.

Ministerstvo potvrdilo príjem listu 21.02.1927.

01.03.1927 oznámilo Ministerstvo železníc Tatra banke filiálke Veľké Topoľčany, že

Na podkladě prohlášení d.d. Nitranské Rudno 15. února 1927 potvrzujeme Vavřince Malíčka, správce velkostatku Nevidzany, jako zodpovědného správce provozu Vaši úzkokolejné lesní dráhy animálního pohonu v obci Dlžín, župa nitranská. Eventuální změny v této funkci včasně oznemte nám a příslušným administrativním úřadům /okresním a župním/.

O schválení předloženého provozního předpisu vydáme zvláštní výnos po přezkoušení návrhu.

01.03.1927 oznámilo Ministerstvo železníc Župnému úradu v Nitre, že mapový náčrt animálnej lesnej dráhy veľkostatku Nevidzany súhlasí doslovne so schváleným návrhom.

Tatra banka odoslala dňa 19. apríla 1927 Župnému úradu v Nitre žiadosť o vrátenie dokumentácie ku stavbe lesnej železnice.

Župný úrad v poznámke na liste popisuje, že odosiela dokumentáciu Tatra banke. Na plánoch bolo potvrdenie o prerokovaní dokumentácie pri administratívnej pochôdzke. Ale –

Podotýka sa, že jeden exemplár plánov si zástupca tamojšej banky u tunajšieho úradu už svojho času krátkou cestou vyzdvihol.

Tatra banka listom dňa 04. mája 1927 župnému úradu odpísala, že spomenuté plány v liste neboli priložené. O tom, že by ich zástupca banky niekedy plány prevzal nemajú vedomosť.

Prevádzka

Ako prebiehala doprava na lesnej železnici a lanovke, či niekedy Lesná manipulácia veľkostatku Nevidzany požiadala o povolenie prevádzky na kilometri 2,8 až 3,7 a odbočky nebolo doložené dokumentmi.

Z dostupných zdrojov vieme niektoré údaje vypočítať.

Napríklad.

Časovo jedna naložená súprava dvoch vozňov prešla celú dĺžku trate, to znamená 3713m (napriek neschváleniu prevádzky od 2,8 kilometra) povolenou rýchlosťou 6 km/hod. zhruba za 37 minút. V prípade, že by dodržali odstupový čas jednotlivých súprav za sebou, to jest 5 minút, tak 6 súprav by zviezlo drevo po dráhe zhruba za 1 hodinu. Samozrejme, do toho nepočítam nakladanie a vykladanie, ktoré sa v tej dobe vykonávalo ručne. A nakoniec všetky vozne bolo treba prepraviť hore konským záprahom. Koľko koní Lesná manipulácia vlastnila, koľko vozíkov mohol ťahať jeden záprah (kôň) nepoznám.

Prevádzka sa mohla vykonávať len za svetla (*od svitania do súmraku*). Výnimočne aj po zotmení za podmienok, že

Čelo vlaku opatrí sa dobre svietiacou lampou a konec vlaku sviteľnou svieťiacou v obidvoch smeroch jazdy.

Ak by chceli železnicu prevádzkovať aj v zimnom období, bolo odporučené postaviť okolo dráhy snehové zábrany.

Pre personál musia byť vydané po rozumu dopravných inštrukcii služobné predpisy vo štátnej reči, jimiž nutno podeliť medzi všetkých dopravných zamestnancov. Zriadenci sa musia preukázať zkúškou, že predpisy v potrebnej miery ovládajú. O podílení predpisy, poučovaní a vyzkúšaní zriadencov je treba viesť záznamy, v ktorých zamestnanci podpisom potvrdia, že boly poučení lebo zkúšaní.

Nezabúdalo sa ani na bezpečnosť.

Za riadnu a bezpečnú prevádzku železnice zodpovedal správca prevádzky, ktorý bol potvrdený Ministrestvom železníc 1.3.1927.

Spodná stavba, železničný pozemok a jeho súsedstvo, pozemné stavby a celé zariadenie vedlajšie je treba dvakrát do podrobne prehliadnuť. Stavbu kolajovú nútne podrobne prezkúmať najmenej dvakrát do mesiaca.

Kontrola vozňov sa mala vykonávať najmenej raz denne. Kontrole podliehali najmä brzdové zariadenia. Poškodené vozne mali byť vyradené z prevádzky. Ak mali vozne jazdiť po trati so sklonom väčším ako 10‰, pred každou jazdou mal vozne prehliadnuť odborný zamestnanec.

Pre ochranu života a zdravia pomocných robotníkov museli byť prísne zachované všeobecné predpisy o bezpečnosti, vládne nariadenie 114/1925 Sb.z.

Majiteľ železnice bol povinný prevádzkovať železnicu tak, aby bola ochránená bezpečnosť zamestnancov, ale aj ostatných osôb. Ďalej bol povinný na vhodných miestach uložiť a v pohotovosti udržiavať vhodné záchranné prostriedky pre prípad nehôd a úrazov.

Závazné nehody v provozu dráhy, najmä bolo-li nimi spôsobené ťažké zranenie, lebo smrť osôb /: výjma sebevražebné pokusy, lebo sebevraždy :/ nútno oznámiť ihneď spešným dopisom ministerstvu železnic, bez újmy povinného hlásenia ostatným úradom.

V dostupných dokumentoch sa prevádzkové pokyny nezachovali. Či počas prevádzky boli aj nejaké úrazy sa nepodarilo zistiť.

Ukončenie prevádzky

Posledný dokument (zatiaľ?) o lesnej železnici v obci Dlžín je žiadosť Správy veľkostatku Nevidzany, toho času Praha – Smíchov o zrušenie dráhy zaslaný Ministerstvu železníc dňa 21.04.1931. V žiadosti sa uvádza:

Ministertsvo železnic výnosem svým ze dne 7. ledna 1927 čj. 48166-IV/1 1926 potvrdilo stavební povolení ku zřízení keněspřežní lesní dráhy rozchodu 0,76 cm[8] *v katastru obce Dlžín, včetne odbočky rozchodu 0,60 cm*[9]*. Dráha tato jest již od roku 1928 mimo provoz, ježto les, ze kterého byla vedena do obce Nitranské Rudno jest již vykácen a lesní dráha stala se bezúčelnou.*

Podepsaná správa hodlá nepotřebnou dráhu rozebrati a zrušiti.

Správa sa odvoláva na verejnosprávnu prehliadku zo dňa 24.09.1926 o potrebe oznámiť zrušenie dráhy 6 mesiacov dopredu. Ďalej upozorňuje na to, že bývalý majiteľ Tatra banka už časť dráhy zrušil a podpísaná správa hodlá zvyšok trate tiež zrušiť.

Ministerstvo železníc túto žiadosť zobralo na vedomie dňa 09.06.1931.

Z uvedenej žiadosti vyplýva, že po lesnej železnici bolo vyťažené drevo dopravované v celej dĺžke, napriek neschváleniu úseku od kilometra 2,800 pri technicko-policajnej skúške. Odbočka v kilometri 3,200 nebola nikdy prestavaná na rozchod 760 mm.

Kto železnicu rozobral, kde skončil materiál zo železnice, aký bol osud lanovky mi zatiaľ nie je známe.

[8] Správny údaj má byť m (meter; 0,76 m).

[9] Správny údaj má byť m (meter; 0,60 m).

Záver

Chýba vám tu niečo? Aj mne. Fotografie. Tie fotografie, ktoré robia takéto knižky príťažlivými a zaujímavými. Žiaľ, z tejto lesnej železnice Dlžín sa mi nepodarilo žiadne zohnať. Horná Nitra v čase začiatkov I. Československej republiky nebola bohatým krajom a hlavne technicky vyspelým. Možno bývalá šľachta mala aj nejaké fotoaparáty, ale k týmto fotkám som sa nedostal. A ani v archívoch nie sú. Možno na burzách, kde sa často vyskytujú železničné fotografie bez označenia pôvodu miesta. Ale to v takom prípade nie je zaujímavé

Tak isto chýbajú rozprávania ľudí, ktorí na vlastné oči železnicu videli. Od jej prvého sprevádzkovania ubehlo 100 rokov. Železnicu zrušili v roku 1931. To je vyše 90 rokov. Takže, ak si má niekto železnicu pamätať ako malý chlapec alebo dievča, dnes by sme im gratulovali takmer k 100 ročnému jubileu.

Možno táto knižka vráti niekoho do detstva a spomenie si, že u nich doma sa rozprávalo o lesnej železnici v Dlžíne. A možno si spomenie aj na fotografie. Ak by to tak bolo, potom splnila táto knižka svoju úlohu. Úlohu pripomenúť ľuďom, že aj na Hornej Nitre boli úzkorozchodné lesné železnice. A nám ostaným nech spríjemní chvíle strávené pri čítaní tejto knižky. A mne ostáva len ďalej bádať v archívoch, úradoch a možno aj na povalách starých domov.

Tak teda pekné chvíle s hornonitrianskymi úzkorozchodnými železnicami.

Zdroje

Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky, Slovenský národný archív, archívny fond Krajinský úrad v Bratislave – C.1. Administratívne skupiny, 1931, archívna škatuľa číslo 938,
Dlžín – lesná železnica veľkostatku Nevidzany.
(skratka MV SR, SNA, f. KÚ – Adm, a. š. 938)

Národní archiv ČR, fond Ministerstvo železnic I, Praha (1869) 1918 – 1945 (1953), inv. č. 1021, karton č. 1157, spis č. 19688/1931
Úzkorozchodná železnice u obce Dlžín.
(skratka NA ČR, fond Min. železnic I. Praha, spis č. 19688/1931)

Štátny archív Trenčín, pracovisko archív Bojnice, Okresný úrad v Prievidzi 1923 – 1945, B. Spisy b) administratívne, inventárne číslo 308/1923, spis číslo 16982/1923, škatuľa číslo 101 – Výročná správa o lesnom hospodárení.
(skratka ŠA TN, Bojnice, inv. č. 308/1923)

Kurzívou s odsadením sú písané citácie tak ako sú uvedené v dokumentoch, teda aj s dobovými výrazmi a pravopisom.

Poďakovanie

V prvom rade ďakujem pracovníkom Štátneho archívu Trenčín pracovisko archív Bojnice, ktorí boli mojimi prvými poradcami, ktorí ma naučili, kde a ako hľadať v archívoch. Svojimi radami a skúsenosťami mi nesmierne pomohli pri hľadaní dokumentov.

Poďakovanie patrí aj zamestnancom Slovenského národného archívu v Bratislave, ktorí mi pomohli zorientovať sa v spleti inventárov a dokumentov k problematike úzkorozchodných železníc.

Nesmiem zabudnúť na zamestnancov Národního archivu ČR v Prahe. Častokrát len na základe neúplných informácií mi vyhľadali dokumenty, a tak mi pomohli objasniť veľa neznámych udalostí.

A vlastne v každom archíve som našiel príjemných, usmiatych ľudí. V Banskej Štiavnici, Bratislave, Ivanke pri Nitre, Bytči, Bystričke, Kremnici, Topoľčanoch, Litoměřicích, proste všade. Boli mojim svetlom na ceste temnotou archívnych fondov.

A samozrejme mojej rodine, ktorá znášala a tolerovala moju fyzickú a duševnú neprítomnosť, keď som sa venoval práci na vyhľadávaní a spracovaní dokumentov.

Za finančné príspevky na bádanie a vydanie tejto skromnej publikácie patrí osobitná vďaka občianskemu združeniu Striečka a iné úzkorozchodné železnice (www.hn760zel.sk) a nadácii Hornonitrianskych baní a.s. Nadácia bane pre zdravie, vzdelanie, kultúru a šport regiónu.

Bez týchto ochotných a trpezlivých ľudí by zostalo len pri spomienkach na Hornonitrianske úzkorozchodné železnice.

Príloha č. 1 – Žiadosť Tatra banky o vydanie koncesie na železnicu

Lesní manipulace velkostatku
Nevidzany.

Žádost o koncesi dráhy.

Nevidzany, dne 10. června 1923.

Jeden exemplár plánov bol vrátený stavebníkovi viz čís. 14918/1927 28.IV/27

Slavný

župní úřad

v Nitre.

kolkované.
ý úrad v Nitre.

S úctou podepsaní prosí o dodatečné povolení provozní úzkokolejné lesní dráhy s konským potahem k účelu dopravy vyrubaného dřeva z vlastních lesů v katastru obce Dížín, soudní okres Prievidza.

Žádost svojí podporují : Z důvodů obchodních byli jsme nezbytně nuceni okamžitě zahájiti dopravu dřeva, jež v deštivé době při stavu špatných a nedostatečných cest nebyla možná povozy. Ohlásili jsme svého času zamýšlený podnik a začátek stavby a na úřední vyzvání předkládáme zde dodatečně celý technický elaborát /trojmo/ pro železnici předepsaný, jakož i jeden technický popis se speciální mapou pro Ministerstvo Národní Obrany.

Na základě hotové stavby, provedené v naší režii a za našeho osobního dozoru zaměřen byl celý objekt a plány i výpočty pořízeny úředně autorisovanou civilní techn. kanc. fmy ing. Miroslav Hampl v Nitře.

Prosíme o schválení podniku, udělení provozního povolení a zavazujeme se event. doplňky či opravy staveb úředně nařízené dodatečně provésti.

za LESNÁ MANIPULÁCIA VEĽKOSTATKU NEVIDZANY
TATRA BANKA
PILIÁLKA VO V. TOPOLČANOCH

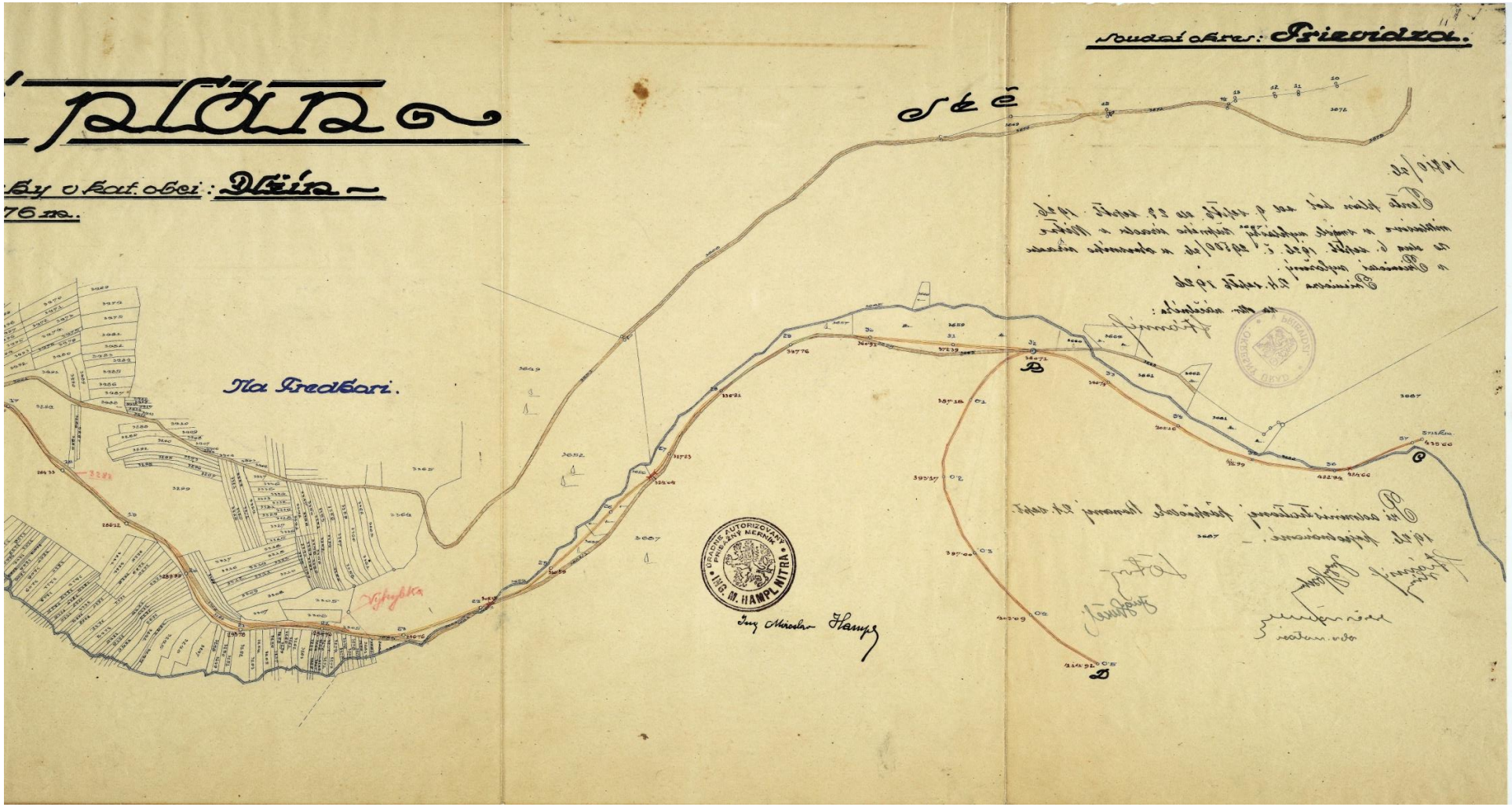
5 příloh :

1./ Technická průvodní zpráva.
2./ Podélný profil.
3./ Příčné profily
4./ Umělé stavby
5./ Situační plán.

Žiadosť Tatra banky o vydanie koncesie na železnicu
MV SR, SNA, f. KÚ – Adm, a. š. 938

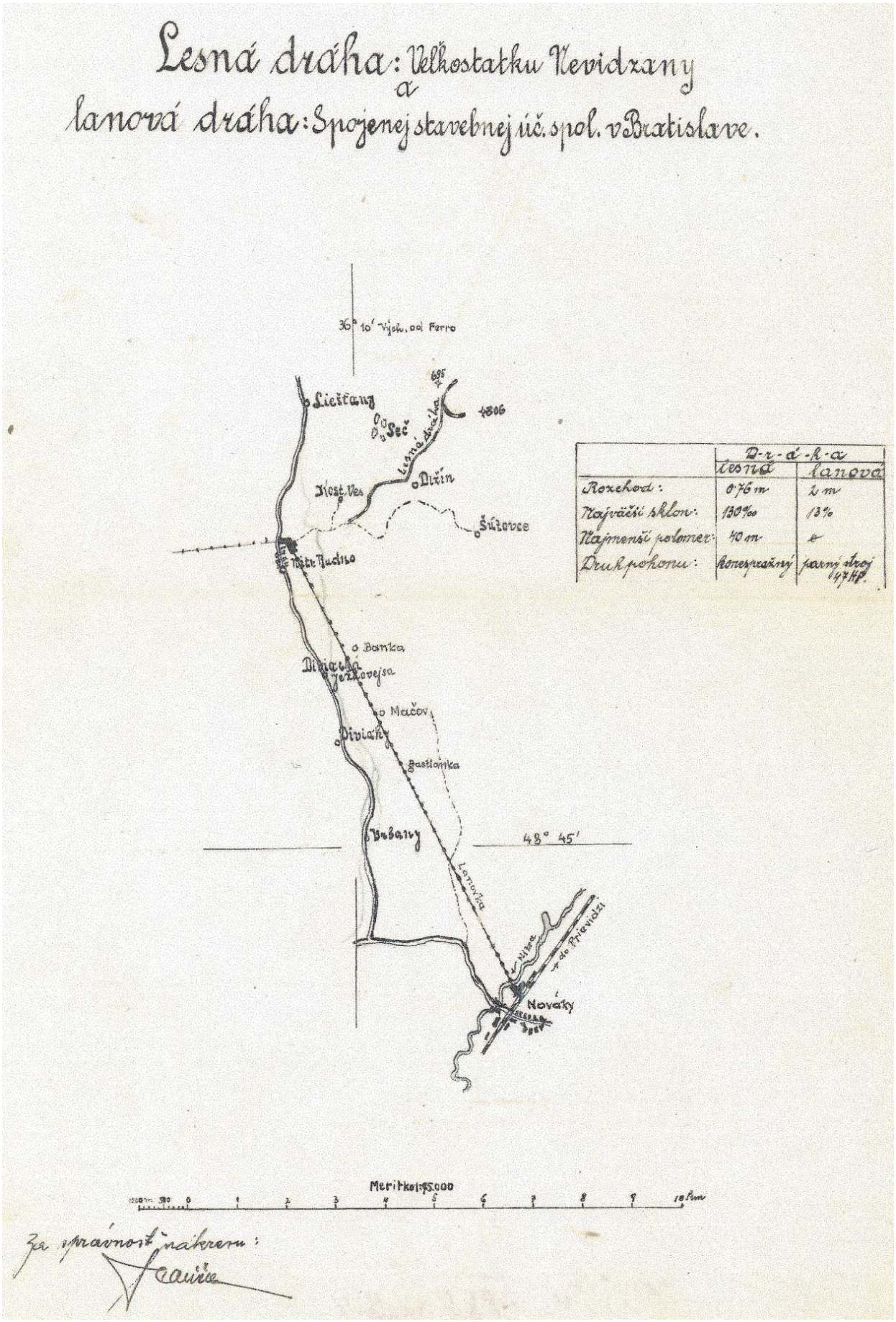
Príloha č. 2 – Situačný plán úzkorozchodnej železnice

Situačný plán úzkorozchodnej železnice
(obrázok je rozdelený na 2 časti – časť A / začiatok železnice pri vicinálnej ceste)
MV SR, SNA, f. KÚ – Adm, a. š. 938



Situačný plán úzkorozchodnej železnice
(obrázok je rozdelený na 2 časti – časť B / ukončenie železnice v lese nad obcou Dlžín)
MV SR, SNA, f. KÚ – Adm, a. š. 938

Príloha č. 3 – Mapa 1:75 000 lesnej železnice a lanovej dráhy.



Mapa 1:75 000 lesnej železnice a lanovej dráhy, ktorú si vyžiadalo Ministerstvo obrany ČSR.
Na mape je zobrazená lesná železnica Dlžín aj lanovka Nitrianske Rudno – Nováky.
NA ČR, fond Min. železnic I. Praha, spis č. 19688/1931

Vladimír Teuschel
Hornonitrianske úzkorozchodné železnice
Lesná manipulácia veľkostatku Nevidzany
Dlžín
Text, obálka, grafická úprava V. Teuschel ©
Vydanie prvé, 2024
ISBN PDF 978–80–570–5613–3
ePub 978–80–570–5614–0